

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 19. Jg.

2/21

Dez. '21 – April '22

Rad- verkehr

Kombi- lösung

50 Jahre BUZO



IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

- Korken abgeben
- Laubsäcke kaufen
- CDs und Druckerpatronen entsorgen
- Messgeräte ausleihen (Schallpegel, Energie, Elektromog)
- unsere kleine Umweltbibliothek nutzen
- Zeitschriften lesen, z. B. Öko-Test
- alte Mobiltelefone abgeben
- Infobroschüren mitnehmen, z. B. über Ökostromanbieter
- bei Projekten mitmachen
- in Umweltfragen beraten werden
- Aufkleber, Buttons und Fahnen gegen Atomkraft kaufen
- Aufkleber gegen Werbung und Falschparker erwerben
- (Förder-)Mitglied in einem Verein werden

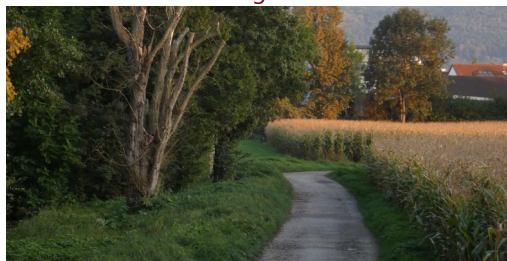
Redaktion: Mari Däschner, Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Herausgeber: Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (**BUZO**); Fahrgastverband **PRO BAHN**, Regionalverband Mittlerer Oberrhein; Verkehrsclub Deutschland (**VCD**), Kreisverband Karlsruhe: Umweltzentrum, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 38 05 75

Inhalt:

Änderung im BUZO-Vorstand	3
Vorwort	3
Ausstellung 50 Jahre BUZO	4
+ Die Autosuchtberatung	5
Diskussion mit Kandidat*innen für den Bundestag im Rahmen des Klimacamps	5
Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg ..	6
Wilhelm Knobloch +	7
Neuer Regionalvorstand gewählt	8
Fahrplankonferenz-Bericht	8
SPNV-Entwicklungskonzept 2025plus	8
Quo vadis Radverkehr?	9
Radverkehr Rheinstetten	9
Radschnellweg von Karlsruhe nach Ettlingen ..	11
Bypad, ÖRMI und mehr.....	13
Die Kombilösung wird eröffnet	14

Fotos: Alix Bischoff, Uwe Haack, Heiko Jacobs, Andreas Rieger, twitter.com/Nasenbr13

Titelbild: „Halbe Allee“ Hauschildpfad, heute Parkplatz **UND** Radroute, kaum miteinander verträglich, auch nicht gut verträglich für die Bäuer. Radfahrer müssen drei scharfe Kurven fahren. Alternativer Feldweg mit nur einer Kurve:



Müsste asphaltiert und verbreitert werden, wird kritisiert. Man könnte den Weg durch die Wiese zum Hauschildpfad renaturieren? F: Heiko Jacobs

Impressum

Für Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x/Jahr, Bezugspreis im Beitrag drin. **Abo** f. Nichtmitglieder 10,- €/Jahr, abo@umverka.de ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 2.000, 100 % Recyclingpapier 100 g/m², Circlesilk, Druck: Printzipia, Max-von-Laue-Str. 31, 97080 Würzburg. Layout Papier & online: Heiko Jacobs

Verein:	☎ 0721/	Spenden:	IBAN:	Web:	umverka.de	E-Mail:	redaktion@...
BUZO <small>1971/2004</small>	38 05 75	DE63 4306 0967 7034 6752 00		buzo.umverka.de		buzo@umverka.de	
PRO BAHN	38 05 75	DE40 6009 0800 0000 9500 05		probahn.umverka.de		probahn@umverka.de	
VCD <small>1986/89/91</small>	38 06 48	DE29 6009 0800 0000 9536 95		vcd.umverka.de		vcd@umverka.de	

Liebe Leserinnen und Leser

Auch dieses Jahr gibt es nur 2 Hefte, da die u&v-Verteilung, mit der wir für uns werben, weiterhin schwierig ist. Waren es zuerst zu wenige Artikel, was auch verzögerte, waren es zum Schluss zu viele, so dass wir schon einige Themen für den u&v 1/22 haben, teils wird es erwähnt. Über einen Mangel an Themen können wir uns also nicht beklagen!

50 Jahre BUZO! So lange schon setzt sie sich für unsere **Umwelt** ein. Als krönenden Abschluss gab es eine Ausstellung über die 50 Jahre im Umweltzentrum, s. nächste Seite und Web. Ein langjähriger Mitstreiter, Wilhelm Knobloch, konnte sie nicht mehr miterleben, er starb leider kurz vor Druck, ein ausführlicher Nachruf folgt im u&v 1/22. Engagiert war die BUZO auch zusammen mit anderen im Bundestagswahlkampf. Das Ergebnis lässt hoffen, dass der Umweltschutz samt Klima nun einen höheren Stellenwert bekommt?

Schiennenverkehr ist bei allen drei Verbänden Thema: Ein trotz weit entferntem Wohnort treues BUZO-Mitglied erklärt uns die hiesige ÖPNV-Finanzierung, Pro Bahn berichtet über die Ergebnisse der Fahrplankonferenz. Ein ausführlicher Bericht zum SPNV-Entwicklungskonzept musste leider auf 1/22 verschoben werden. Beim VCD wird eine Bilanz der Kombilösung mit Rück- und Ausblick versucht.

Einen breiten Raum nehmen auch Berichte



kaiserstraße 50
... zwischen marktplatz und kronenplatz
tel. 07 21 / 3 50 58 58
www.cafe-pan.com
mo - fr 11 - 19 uhr
sa 12 - 17 uhr

Crêpes*
süß + herzhaft

Tee
spezialitäten

Säfte
frisch gepresst

Partyservice

*auf wunsch vegan

B'Ö
zutatensatz aus kontrolliert biologischem anbau

über Exkursionen des Karlsruher VCD ein, bei denen wir uns kritische Punkte des **Radverkehrs** vor Ort angeschaut haben, in Rheinstetten und im Weiherfeld. Einigkeit bei den Positionen haben wir leider nicht gefunden, was vielleicht auch daran liegt, dass wir kein reiner Radverkehrsverband sind und einige somit auch die Interessen anderer Verkehrsteilnehmer im Auge behalten oder Interessen des Umweltschutz, die bisher eher durch den Autoverkehr bedroht waren.

Für das neue Heft wünschen wir wieder eine angenehme Lektüre und bleibt gesund!

Änderung im BUZO-Vorstand

Bei der BUZO-Mitgliederversammlung im Juni gab Johannes Meister nach 14 Jahren als 1. Vorsitzender den Stab an Ute Rieger weiter, er arbeitet weiter als Stellvertreter im Vorstand mit. Alle Mitglieder des Vorstands wurden einstimmig gewählt. Die Anwesenden dankten Johannes Meister für sein langjähriges Engagement und wünschten Ute Rieger viel Erfolg und Spaß bei den anstehenden Aufgaben.



Der neue BUZO-Vorstand (v.l.n.r.): Uwe Haack, Johannes Meister, Hans Seiler, Ute Rieger und Wolfgang Melchert mit Mari Däschner, der Leiterin des Umweltzentrums. Foto: Andreas Rieger

Ausstellung 50 Jahre BUZO

So viel Zeit wie in der Vorbereitungsphase unserer Jubiläumsausstellung wurde wohl noch nie in unserem Abstell- und Archivraum im Keller verbracht. Bis alles relevante Material gesichtet, bewertet und entstaubt war, gab es ein ständiges rauf und runter mit Aktenordnern, Dokumenten, Plakatrollen und Objekten im Treppenhaus. Was dort alles zu finden war, hat auch mich als Veteranen in Staunen und Wehmut versetzt. Eine Auswahl davon, die letztlich den Inhalt und das Format unserer Ausstellung bestimmte, hatte nun wieder den Weg in die Öffentlichkeit gefunden und konnte auf der Ausstellung vom 8. Oktober bis 5. November besichtigt werden.



Empfang im Hinterhof des Umweltzentrums; Fotos: Uwe Haack

50 Jahre Bürgerengagement ab der ersten Stunde für eine intakte Umwelt in gesammelten Werken – und heute immer noch aktiv – das ist schon eine Nummer. Von A bis Z, von Atomenergie, Baumsterben, Chemie, Energie, Gärtnern, Hardtwald, Konsum, Landschaftsschutz, Müll, Nordtangente, Rheinauen, Solarkraft, Umweltkarte, Verkehr, Wasser bis Zugverkehr erstreckte sich unser Themenfeld.

Kurzum: Am 8. Oktober um 17 Uhr wurde unsere Ausstellung eröffnet. Auf fünf Stellwänden mit zehn Infotafeln, vielen Plakaten an den Wänden und ausgelegten Publikationen wie unser früheres Vereinsblatt *umweltschutz* – jetzt *umwelt&verkehr* – wurde über die Geschichte der BUZO informiert. Vor der Eröffnungsansprache unserer Vorsitzenden Ute Rieger mit einem Rückblick auf unsere Aktivitäten gab es im grünen Teil des Hinterhofes einen Stehempfang mit Sekt, Saft, Selbstgebackenem, Salzgebäck. Dort waren auch unsere Autosuchberatung, eine Autoattrappe aus Holz, die auf Ständen öfter zum Einsatz kam, ein Transparent mit einer aufgemalten



Die Autosuchberatung

Straßenbahn und Holzkreuze, die wir als Mahnung an die vielen Verkehrstopfer auf einer Demo 1995 in Frankfurt gegen die IAA aufgebaut hatten, zu besichtigen.

Knapp 30 Personen, auch aus dem Freundes- und Sympathisantenkreis, haben sich zu unserer Jubiläumsfeier eingefunden. In lockerer

Stimmung wurde an Vergessenes sich wieder erinnert, Damals und Heute kommentiert, Anerkennung gesendet für das, was ein kleines Grüppchen Aktiver über die Jahre geleistet hat. Ein Fotoshooting gab es auch noch. Der neue Vorstand wurde in Szene gesetzt, von Laub in herbstlichen Farbtönen gekrönt.

Nun ist die Ausstellung vorbei. Wer verpasst hat, sie in echt zu besuchen, kann einen kleinen virtuellen Eindruck davon auf unserer Webseite bekommen: buzo-ka.de Uwe Haack



Ausstellung im Umweltzentrum

← Die Autosuchtberatung

Ein Hingucker auf unseren Ständen war die Autosuchtberatung. Die Idee dazu kam aus der Verkehrsszene in Berlin. Unser Modell wurde vom AG-Verkehr-Gründer Johannes Lotter geschreinet. Durch das offene Autofenster stellte eine, sich selbst zum Diplompsychologen Dr. Sowieso ernannte Person aus dem internen Kreis ihren Patienten und Patientinnen „fachkundige“ Fragen zur Autoabhängigkeit, die auch ordentlich dokumentiert wurden. Da sich kaum eine Standbesucherin oder ein Standbesucher auf den Patientenstuhl traute, mussten wir oft auch diese Rolle selbst übernehmen, was immerhin für viel Aufsehen sorgte.



Einladungsflyer; Gestaltung: Alix Bischoff – alix-art.de

Diskussion mit Kandidat*innen für den Bundestag im Rahmen des Klimacamps

Wie es in Karlsruhe gute Tradition ist, zeigten die Umweltverbände vor der Bundestagswahl gemeinsam Flagge und konfrontierten die Wahlkreis-Kandidatin und -Kandidaten der im Bundestag vertretenen Parteien (außer der AfD) mit Fragen zu Energie, Verkehrswende und der damit verbundenen sozialen Frage.

Das junge Team des Klimacamps hatte die Veranstaltung hervorragend organisiert. Am Nachmittag wurde vor dem Camp eine Bühne aufgebaut, Bierbänke für die Besucher*innen aufgestellt und eine professionelle Tontechnik installiert. Auch das Wetter spielte mit, die Regenfront war am Mittag durchgezogen und am Nachmittag kam sogar die Sonne raus. So konnten die Moderator*innen Nick vom Klimacamp und Ute Rieger von der BUZO am 112. Tag (!) des Klimacamps etwa 300 Zuhörende durch die interessante Veranstaltung führen.

Dr. Volker Stelzer von Scientists for Future hob in seiner Einführung die Dringlichkeit eines schnellen und entschlossenen politischen Handelns hervor.

Michel Brandt (Die Linke), Patrik Mahlke (FDP) in Vertretung von Michael Theurer (gewählt über Landesliste), Parsa Marvi (SPD, gewählt

über Landesliste), Zoe Mayer (Grüne, Direktmandat) und Ingo Wellenreuther (CDU) stellten ihre Konzepte dar.

Bevor das Publikum zum Abschluss noch Fragen stellen konnte, appellierte Paula von Fridays for Future sehr eindringlich an die Politiker*innen, schnell und entschlossenen Maßnahmen gegen den Klimawandel umzusetzen. Sie forderte die Wähler*innen auf, bei ihrer Wahlentscheidung die Zukunft der jungen Menschen im Blick zu haben.

Aus der Fülle der Themen zu Umwelt und Klima mussten wir wegen des Zeitrahmens auswählen. So konnten die genauso wichtigen Bereiche Biodiversität und Landwirtschaft leider nicht angesprochen werden. Zur Energie wollten wir wissen, wie wir schnell zu mehr regenerativer Energie kommen, wie hierzu der Strommarkt tauglich gemacht werden soll, welche Maßnahmen zur Energieeinsparung angegangen werden und wie die Kandidat*innen zu einer CO₂-Bilanzierung von Importgütern im Verbrauchsland stehen. Beim Verkehr fragten wir nach den Prioritäten im Fernverkehr und dem Ausbau der Schiene. Wir wollten wissen, mit welchen Maßnahmen erreicht werden soll, dass in der Stadt und auf

dem Land auf ein individuelles Auto verzichtet werden kann und fragten nach den Vorstellungen für eine autofreie Innenstadt. In der Schlussrunde fragten wir, wie die Parteien die soziale Problematik der von den Klimamaßnahmen betroffenen Arbeitnehmer*innen auffangen und lösen wollen und welche Vision für die postfossile Gesellschaft die Kandidat*innen selbst haben.

Die Unterschiede und Gemeinsamkeiten in den Antworten waren aufschlussreich, auch konnte man einen guten Eindruck von den Kandidat*innen bekommen. Im Netz kann man die ganze Veranstaltung anschauen:

twitter.com/i/broadcasts/1DXGyRWodRLJM

youtube.com/watch?v=5mFpuGLi3U

Es wurde bei allen Antworten doch sehr deutlich, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen bei Weitem nicht ausreichen. Da Politiker*innen, die ja gewählt werden wollen, vor einer Wahl nur das vorstellen, was in der Mehrheit ihrer umworbenen Wählerschaft Zustimmung findet, ist klar, dass hier noch sehr viel Überzeugungsarbeit zu leisten ist, um ganz viele Menschen von den Vorteilen, auch ganz persönlichen Vorteilen, von einer klimagerech-



Foto vom Podium: Ingo Wellenreuther, Patrick Mahlke, Parsa Marvi, Zoe Mayer und Michel Brandt (v.l.n.r.) hören das Statement von Paula von Fridays for Future; Foto: twitter.com/Nasenbr13

teren und umweltverträglicheren Lebensweise zu überzeugen. Auch die Dringlichkeit, jetzt einschneidende Maßnahmen ergreifen zu müssen, um später nicht einen enorm großen Preis für die Folgen unseres Nichthandelns zu bezahlen, müssen wir zusammen mit allen Engagierten deutlich machen. Auch bei der neuen Regierung wird die Zivilgesellschaft einfordern müssen, dass Umwelt- und Klimaschutz entschlossen angegangen wird.

Ute Rieger

Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg

Zur Erreichung der Mobilitätswende ist ein attraktiver öffentlicher Verkehr unabdingbar. Notwendige Voraussetzung ist seine verlässliche Finanzierung. Das sieht die Bevölkerung einer Umfrage im Auftrag des SPIEGEL von Ende August auch so, wonach sich auf die Frage „Welches Verkehrsmittel sollte am dringendsten staatlich gefördert werden“ 61 % für den ÖPNV und 41 % für den Fernverkehr der Bahn ausgesprochen haben. Das Brennstoffzellenauto landet mit 39 % dahinter, während die von der Politik gehypten E-Bikes / Lastenräder mit 15 % und das Batterieauto mit 14 % weit abgeschlagen sind. Von daher gibt es sehr viel Rückenwind für eine bessere finanzielle Ausstattung des öffentlichen Verkehrs und die Umweltverbände wie BUZO und VCD können und müssen sogar konkrete Forderungen stellen.

Nun zur Frage, welche Weichen die Politik

stellt, um den ÖPNV solide und nachhaltig finanziell abzusichern. Die Finanzierung des ÖPNV ist komplex, wenig transparent, dem politischen Kalkül ausgesetzt und wird gerne als Spaghetti-Finanzierung bezeichnet. Dem Anspruch einer verlässlichen Finanzierung wird das kaum gerecht. Jetzt gibt es in Baden-Württemberg mit dem zum 1.1.2021 in Kraft getretenen Landes-ÖPNV-Gesetz wichtige Festlegungen. Es ist bekannt, dass mit der Bahnreform die Verantwortung für den Regionalverkehr auf der Schiene vom Bund auf die Länder übergegangen ist. Der Bund überweist an die Länder sogenannte Regionalisierungsmittel, mit denen der Betrieb finanziert wird. Die SPNV-Leistungen werden vom Land mittlerweile weitgehend ausgeschrieben. Der kommunale ÖPNV mit Bussen und Bahnen (vor allem Tram) fällt hingegen in die Zuständigkeit der Aufgabenträger, das

sind vorwiegend die Landkreise und die kreisfreien Städte. Diese stellen Nahverkehrspläne auf, in denen das Leistungsangebot festgelegt wird. Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich an der Finanzierung des ÖPNV in zweifacher Form: Das neue Landes-ÖPNV-Gesetz sieht einmal mit § 15 die Finanzierung der Aufgabenträger vor. Dieses Gesetz besagt, dass es einen Bestandsschutz gibt, die Mittel für die Städte und Kreise also nicht weniger werden. Die zusätzlichen Mittel werden ab 2025 in Abhängigkeit von den Kennzahlen Fläche, Fahrplanangebot, Fahrgastzahlen und Anzahl Schüler verteilt werden. Hier ist die variable Größe „Fahrgastzahlen“ neu und sie wurde und wird schon alleine deshalb lebhaft diskutiert, weil sie mit bis zu 30 % erheblichen Anteil an der zugeteilten Masse haben. Sie sind als Anreizkomponente zu verstehen und belohnen Aufgabenträger, die ein besonders nutzerfreundliches Angebot realisieren. Jetzt kommt es – erstmalig – auf die Gestaltungsfähigkeit der Aufgabenträger an.

Die zweite Säule der Finanzierung des ÖPNV ist in § 9 geregelt. Hierin verpflichten sich Aufgabenträger, flächenhafte Verkehrsverbünde einzurichten und Tarife anzubieten. Auch hierbei spielt die Nachfrage eine neue und wesentliche Rolle.

Was sich aber unter Nachfrage versteht und wie sie gemessen wird, ist zumindest ansatzweise geregelt. Demnach muss es sich um tatsächliche Fahrgastmengen handeln (und nicht um geschätzte oder prognostizierte), sie müssen landesweit vergleichbar sein und nach anerkannten statistischen Methoden erhoben werden. Es hat sich herausgestellt, dass hier automatische Fahrgastzählungen eine zentrale Bedeutung haben. Sie erfassen die Anzahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste an jedem Halt einer Fahrt und türscharf. Voraussetzung ist die Ausstattung eines Teils der Fahrzeugflotte mit Sensoren, üblicherweise durch Einsatz von Infrarottechnik. Andere Verfahren wie Handzählungen, Check In – Check Out oder Vertriebsdaten sind nicht ausgeschlossen, aber von geringerer Genauigkeit und werden deshalb vom Land nicht finanziell unterstützt.

Wie weit sind automatische Fahrgastzählun-

gen verbreitet? In größeren Städten und damit u. a. auch in Karlsruhe sind zahlreiche Busse und Bahnen mit Zählsensoren ausgestattet. Um eine statistische Sicherheit zu erreichen genügt es, einen Teil der Fahrzeuge auszustatten. Bei den Karlsruher Betrieben sind dies etwa 35 %. In anderen Räumen wie Mannheim – Heidelberg ist der Ausstattungsgrad höher, in Stuttgart und Freiburg muss noch nachgerüstet werden, und in den Regionen gibt es teilweise noch gar keine Ausstattung. Die erhobenen Daten werden an eine Zentraleinheit geleitet, dort geprüft, ausgewertet und hochgerechnet. Die hochgerechneten Zählraten aller Regionen des Landes ergeben dann die Gesamtnachfrage im ÖPNV.

Diese Vorgehensweise ist gesetzlich festgelegt und wird von den Entscheidern des ÖPNV, also Land, Aufgabenträger und den Vertretern von Unternehmen und Verbänden, unterstützt. Man hat sich im Laufe dieses Jahres auf ein Konzept zur Erfassung von Fahrgastzahlen und die Finanzierung des ÖPNV mit Hilfe automatischer Fahrgastzählungen verständigt. Die Umsetzung bis zum Jahr 2025 wird aber noch große Anstrengungen mit sich bringen. Für uns Umweltbewegte heißt das aber auch, dass wertvolles Zahlenmaterial zur nachträglichen Prüfung unserer eigenen Vorschläge zur Verfügung stehen wird. Und wir werden erstmals die Möglichkeit haben, den Erfolg der Politik anhand der wichtigsten Kenngröße, dem Anteil des öffentlichen am Gesamtverkehrs, zu messen.

Rainer Schneider, Mitglied der BUZO, Sprecher AK ÖPNV des VCD-Bundesverbands

Wilhelm Knobloch †

Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns die traurige Nachricht, dass Wilhelm Knobloch, unser langjähriger Mitstreiter und Ehrenmitglied der BUZO, am 1. November im Alter von 97 Jahren gestorben ist. Seit den 50er Jahren setzte er sich für Biodiversität, gegen Straßenbau und gegen Atomkraft ein, nicht nur in „seinem“ Hardtwald, den er als Förster betreute. In der nächsten Ausgabe werden wir uns noch einmal an ihn und sein Lebenswerk erinnern. Er wird uns sehr fehlen, unsere Anteilnahme gilt seiner Familie.

Neuer Regionalvorstand gewählt

Am 9. September 2021 hat der Regionalverband von Pro Bahn nach zwei Jahren den neuen Regionalvorstand gewählt. Martin Theodor Ludwig und Holger Heidt wurden in ihren Ämtern bestätigt und für weitere zwei Jahre gewählt. Johannes Stober ist neu in den Vorstand gewählt worden. Er ersetzt Gerhard Stolz, der aus persönlichen Gründen nicht mehr kandidiert hat. An dieser Stelle einen herzlichen Dank an Gerhard Stolz, der viele Jahre Vorstandsmitglied war und sich insbesondere in

der Öffentlichkeitsarbeit mit Presseerklärungen und Interviews sehr engagiert hat. Johannes Hertel wurde in seinem Amt als Kassier wieder bestätigt und ist ebenfalls für zwei Jahre wiedergewählt. Die Kassenprüfung der vergangenen zwei Jahre und die Wahl der neuen Kassenprüfer ist auf das Monatstreffen im Januar 2022 verschoben worden. Hierzu wird schon an dieser Stelle eingeladen.

Holger Heidt

Fahrplankonferenz-Bericht

Zum bevorstehenden Fahrplanwechsel am 12.12.2021 gibt es (außer der Inbetriebnahme der Kombilösung, die an anderer Stelle thematisiert wird) keine größeren Umwälzungen. Nennenswerte Änderungen verzeichnen aber nächtliche Fernzüge sowie die Eilzüge Heidelberg–Bretten–Stuttgart.

Im **Fernverkehr** fährt das nächtliche Zugpaar ICE 618/619 (München–Frankfurt–Köln) in beiden Richtungen direkt von Stuttgart nach Heidelberg – die bisherigen Halte in **Karlsruhe** (südwärts 2:11, nordwärts 3:49), **Durlach**, **Bruchsal** und **Pforzheim** entfallen. Nur in Richtung Norden fährt stattdessen neu IC 2326 von Stuttgart über **Pforzheim–Karlsruhe** (3:35) nach Frankfurt–Siegen–Dortmund.

Neu um ähnliche Zeit fährt (nicht täglich) der ÖBB-Nachtzug NJ 468/469 Wien–Paris ohne Halt zwischen Karlsruhe und München Ost (**Karlsruhe** ostwärts 2:15, westwärts 3:30).

Weitere neue Nachtverbindungen gibt es mit Amsterdam (**Karlsruhe** nordwärts 1:20, südwärts 4:03 – dafür entfällt der bisherige ICE 208/209) und Berlin (zusätzlich zu den ÖBB-Nightjet-Verbindungen: nur nordwärts auf-

findbar, ICE 4 **Karlsruhe** ab 22:02).

Einige Züge werden von IC auf ICE umgestellt. Zwischen Stuttgart und Karlsruhe sind Fernverkehrs-Anpassungen angekündigt, jedoch nicht konkretisiert bzw. auffindbar.

Im **Nahverkehr** fahren zweistündlich die RE-Züge **Heidelberg–Bruchsal–Bretten–Mühlacker–Stuttgart** in beiden Richtungen eine halbe Stunde früher (und somit wieder zur gleichen Zeit wie bis Juni 2019, mit Abweichungen am frühen Morgen). Jedoch nur noch zwischen Heidelberg und Mühlacker – dort muss nach Stuttgart in den IRE umgestiegen werden. Die langsameren Regionalbahnen Bruchsal–Bretten–Mühlacker fahren jede Stunde umsteigefrei bis Stuttgart (mit Flügelzug von Pforzheim – bisher muss in Mühlacker jede zweite Stunde umgestiegen werden), entsprechend in Gegenrichtung.

Verschiebungen um (meistens wenige) Minuten kann es auch bei anderen Zügen geben: eine Überprüfung der Zeiten kurz vor Fahrplanwechsel ist wie immer empfehlenswert.

Martin Theodor Ludwig

SPNV-Entwicklungskonzept 2025plus

In etwa einjähriger Arbeit hat der PRO-BAHN-Regionalverband Mittlerer Oberrhein und Südpfalz sein aktuelles Konzept zum Ausbau der Schienenwege in unserer Region erstellt und in die Verteilung gebracht. Sie

finden es unter:

rvmo-probahn.de/SPNV-2025plus

Einen detaillierten Artikel wird es im u&v 1/22 geben.

Willy Pastorini

Quo vadis Radverkehr?

An mehreren Stellen stellte sich im VCD und dessen Umfeld in letzter Zeit die Frage, wie man den Radverkehr weiterentwickeln soll als wichtigen Baustein der Verkehrswende. Unter anderem: Radweg oder Fahrbahn? Durch die Stadt oder durch die Natur? Das sollen die nachfolgenden Artikel erläutern, in der nächsten Ausgabe werden vmtl. weitere folgen.

Radverkehr Rheinstetten

Gelegentlich trifft sich der **VCD** auch **vor Ort**, um spezielle Themen zu besprechen, so am 13. August in Rheinstetten, wo ein VCD-Mitglied aktiv im Arbeitskreis Mobilität & Verkehr mitwirkt, und wo wir uns den Radverkehr auf der Hauptachse entlang der Bahn und an einigen umzugestaltenden Stellen anschauen.

Zunächst ein Blick zurück in die Geschichte

Besagte Hauptachse war schon mal Thema für ein VCD-Mitglied: Jens Müller widersprach Mitte 2007 in der Karlsruher Straße auf dem Abschnitt, den er Ende 2006 erstmals befuhr, der dort angeordneten Benutzungspflicht des Zweirichtungsradweges und einem Radfahrverbot über die Bahn. Der Pflichtradweg entsprach nicht im entferntesten der für die Verwaltung verbindlichen VwV-StVO, schon für Einrichtungsradverkehr nicht, erst recht nicht für Zweirichtungsradverkehr, dafür ist er viel zu schmal und unübersichtlich. Das lässt sich auch nicht mit vertretbarem Aufwand ändern. Das **Verfahren** zog durch mehrere Instanzen und schrieb insofern Rechtsgeschichte, dass erst das Bundesverfassungsgericht 2009 die Fristenfrage für Anfechtungsklagen bei Verkehrsschildern klärte. Daraufhin hob die Verwaltung die Benutzungspflicht noch vor der Berufungsverhandlung wegen offensichtlicher Erfolglosigkeit auf, erst im Verfahren fiel auch das Querungsverbot, s. a. u&v 1/10.

Dieser Zustand (freiwillig befahrbarer „Gehweg, Radfahrer frei“, was dauerhafte Schrittgeschwindigkeit bedeutet(!) in beide Richtungen im beklagten Bereich, aber weiterhin Pflichtradweg weiter südlich mit kaum besserem Radweg), blieb eine ganze Weile, bis Rheinstetten ein **Radverkehrskonzept** beim Büro VAR+ beauftragte, das recht bald diese



Wahlfreiheit in Bulach gut angezeigt; Foto: Heiko Jacobs

Zustände kritisierte. Zuerst wurde im nördlichen Teil eine Piktogrammspur markiert, die Radfahrer zum Radfahren auf der Fahrbahn anregen und vor allem dem Autoverkehr zeigen sollte, dass dies dort völlig in Ordnung sei. Das verbesserte das Miteinander dort nach Berichten deutlich. Dies wurde später auf den südlichen Teil der Ortsdurchfahrt erweitert unter Aufhebung der Benutzungspflicht auch dort. Schon bei Aufstellung des Radverkehrskonzeptes sagte das Büro, dass die Aufhebung des „Radfahrer frei“ auf dem viel zu schmalen Bordsteinweg nach einer Übergangsfrist unerlässlich sei. Dies wurde inzwischen in großen Teilen umgesetzt, nur am Nordende außerhalb der Tempo-30-Zone stehen diese Schilder noch. Lediglich **Kinder bis zum 10. Geburtstag** und ggfs. eine Begleitperson dürfen nun den Bordsteinweg benutzen nach § 2 (5) StVO. In vielen Abschnitten ist der Radweg zwar noch durch unterschiedliches Pflaster sichtbar, aber entweder durch Beschilderung zum „Gehweg, Radfahrer frei“ herabgestuft (am Nordende, wo Tempo 50



Das war mal ein Pflichtradweg mit Gegenverkehr aber Null Sicht auf diesen! Fotos: Heiko Jacobs

gilt) oder durch ein Gehwegschild ohne Zusatz zum reinen Gehweg erklärt (überall sonst). Nur ohne solche Schilder wäre es ein „anderer Radweg“ nach § 2 (4), dann auch ohne Schrittgeschwindigkeit. Unstimmig waren noch vorhandene Radfurten bei Stellen mit nun reinem Gehweg, die eigentlich weg müssten wie an anderen Stellen.

Soweit die Theorie, ...

... die den städtischen Alltagsradler, vor allem die männlichen und schnellen im mittleren Alter, durchaus glücklich macht, sofern er darum weiß, dass die oft beschworene Sicherheit von Radwegen allenfalls ein Sicherheitsgefühl ist. Denn diesem Gefühl widersprechen die Unfallstatistiken¹⁾, nach denen sehr viele Unfälle auf Radverkehrsanlagen passieren, aber nur sehr wenige im Längsverkehr auf Fahrbahnen. Vor allem die leider oft tödlichen Unfälle zwischen abbiegenden Lkw und geradeausfahrenden Radfahrern passieren praktisch nur auf Radverkehrsanlagen und sie passieren besonders häufig Kindern, Senioren und Frauen, die am meisten auf die angebliche Sicherheit des Radwegs vertrauen.

Die Praxis ist aber offenbar eine andere, wie wir als unrepräsentative Stichprobe beim Termin vor Ort feststellen konnten: Sehr viele Radfahrer, vermutlich sogar die Mehrheit, nutzten weiterhin illegal den zumeist aufgehobenen untauglichen ehemaligen Bordsteinradweg statt der Fahrbahn, oft gerade auch die besagte am meisten gefährdete Gruppe.



Doppelt verboten, aber fleißig beradelt: alter Radweg



Links: Beginn Tempo-30-Zone, ab hier keine Freigabe mehr (Zusatzschild Freigabe der Gegenrichtung von hinten zu sehen); Mitte: Alter Radweg noch erkennbar, aber keine Freigabe, dafür mit überflüssiger Furt; rechts: Nach Umbau alter Radweg nicht mehr erkennbar und ohne Furt. Auf den Fahrbahnen: Pliktogrammspur

Was soll man nun machen?

Waren wir auf dem falschen Weg und haben am Bedarf vorbei das Fahrbahnfahren propagiert und braucht man stattdessen mehr „sichere Radwege“? Oder muss man stattdessen noch mehr für das Radfahren auf der Fahrbahn werben? Für ersteres wird gerne auf die Niederlande verwiesen, aus denen man großzügige durchgehende Radverkehrsanlagen kennt, und alleine nach dem Prinzip „Safety in numbers“ (je mehr Radfahrer unterwegs sind, desto mehr wird auf sie geachtet. Und auch umgekehrt, siehe Helmpflicht in Australien) erwartet man dort weniger Unfälle pro Kilometer Fahrleistung, leider ist das aber nicht unbedingt so²⁾. Immerhin soll das Radfahren dort wesentlich entspannter sein.

Das Problem ist, dass man für den niederländischen Standard auch bei uns sehr, sehr viel Geld in die Hand nehmen müsste, das ist vereinzelt, aber nicht in ganz Deutschland machbar. Das ist nun kein Plädoyer gegen eigene Infrastruktur für Radfahrer, nichts geht über das Radfahren ungestört vom Autoverkehr, aber zu den Problemen dabei siehe nachfolgendes Thema „Radschnellweg Ettlingen“.

Aber man muss auch anerkennen, dass dafür nicht überall der nötige Platz vorhanden ist. Bestes Beispiel ist eben die besagte Ortsdurchfahrt Rheinstetten, wo es neben Bahn-,

Auto- und Grünflächen nur für einen grotten-schlechten Radweg gereicht hat. Die Achse entlang der B 36 ist auch nicht viel besser. Eine weitere Achse weiter westlich im Ort auf Nebenstraßen ist Fahrradstraße, zudem wird es den Radschnellweg nach Rastatt geben, aber vermutlich östlich des Ortes. Zu diesen Achsen muss man erst hinkommen und es liegen viele Geschäfte und Institutionen an der Ortsdurchfahrt als Ziel für Radfahrer.

Und genau deswegen wird man nicht drumrum kommen, auch hier das Radfahren auf der Fahrbahn für alle Radfahrer zu verbessern. Die Piktogrammspur ist da ein Baustein, die Aufklärung über die wahren Gefahren des Radverkehrs wäre der andere wichtige Baustein. Genauso wichtig ist aber auch die Re-

duzierung des Autoverkehrs durch Verlagerung auf den Rad- und öffentlichen Verkehr, der gerade dort ja schon gut ausgebaut ist. Und natürlich stetige Verbesserungen an der Radverkehrsinfrastruktur, einigen dieser Stellen, wo das nötig wäre, widmete sich die zweite Hälfte der Exkursion. Ein Entweder-nur-Radwege-oder-nur-Fahrbahn wäre der falsche Weg, es braucht beides, Radfahren muss mit und ohne Radweg sicher und allgemein akzeptiert sein.

³⁾ Mehr zur Sicherheit von Radwegen und zu (tödlichen) Radunfällen findet sich auf den Webseiten bernd.sluka.de und (incl. Vergleich Niederlande) radunfaelle.wordpress.com

Heiko Jacobs

Radschnellweg von Karlsruhe nach Ettlingen

Radfahrer bewältigen ihre Wege aus eigener Kraft, selbst mit Pedelec immerhin noch teilweise. Besonders lästig sind daher neben Steigungen alle Arten des Ausbremsens durch Ampeln, enge Kurven und Umwege etc. Die Attraktivität kann daher durch gerade, ebene und direkte schnelle Verbindungen gesteigert werden, seitdem Pedelecs ein Massenartikel wurden auch auf längeren Distanzen. Deswegen hat man „Radschnellwege“ erfunden als Baustein, Verkehr vom Auto auf das Rad zu verlagern. Was auf erstem Blick gut und naheliegend aussieht, kann sich im Detail als „Minenfeld“ erweisen. Eine **Exkursion des VCD** beschäftigte sich mit dem RSW nach Ettlingen und dessen Tücken, Einigkeit gab es dabei leider nicht. Warum?

Der Radschnellweg soll von der Weiherfeldbrücke zum Bahnhof Ettlingen-West führen. Wichtig wären m. E. auch gute Anschlüsse in

die Karlsruher City, die Beiertheimer Allee drängt sich dafür auf, und weiter ins Albtal und Richtung Malsch, letzteres sollte sich im Rahmen der Aufwertung des Bf. West durch den neuen Betriebshof der AVG ergeben.

In einem Scoping-Verfahren werden gerade einige Routen für den RSW untersucht. Ca. ab A 5 bis Bf. E.-West haben alle denselben Verlauf, nördlich davon unterscheiden sie sich:

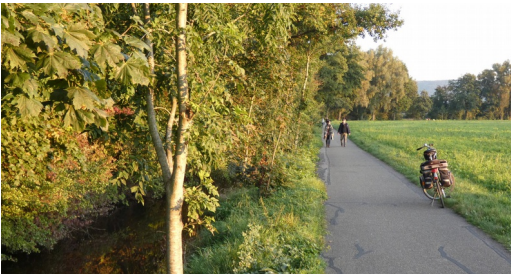
- Var. 1: Rechts der Alb – Lange Str.
- Var. 2a: Links der Alb – Reiherbach
- Var. 2b: L. der Alb – Scheibenharter Weg
- Var. 2c: Links der Alb – Hauschildpfad
- Var. 3: L. der Alb – Gottlob-Schreiber-Weg
- Var. 4: Donaust. – entlang der Bahn

Nicht Teil der Untersuchung, aber diskutiert:

- Neckarstr. – Scheibenharter Weg
- Herrenalber Str.

Einige (Unter-)Varianten wären kombinierbar.

Heute schon eifrig benutzt wird im Prinzip die Var. 2a. Und damit fangen die Probleme auch schon an: Der Weg ist relativ schmal, zu bestimmten Zeiten zu schmal für ein hohes Spaziergänger- **UND** Radfahreraufkommen. Und jetzt auch noch ein Radschnellweg? Gäbe das nicht noch mehr Probleme? Diese Befürchtung ist naheliegend, aber m. E. unbegründet, da der Ausbaustandard für RSW einen 4 m breiten Radweg **UND** einen 2,5 m breiten Gehweg davon abgetrennt vorsähe, sofern es eine



Reiherbachweg: Idyllisch, heute zu eng, wäre in Zukunft deutlich breiter und Fuß- und Radverkehr getrennt.

relevante Menge an Fußverkehr gibt, was dort niemand in Zweifel ziehen würde. In der Praxis würde der Radweg wohl (sofern die Gewässerrichtlinie nichts anderes erfordert) daneben neu gebaut, der Bestandsweg wäre dann exklusiv für Fußgänger, m. E. Win-Win für beide. Die Kritik kann das aber nicht zum Verstummen bringen.

Würde eine andere Route das Problem lösen? Vermutlich nicht, wenn sie zu viele Nachteile hätte, denn der Reiherbach ist heute schon attraktiv und würde es womöglich trotz RSW weiterhin bleiben. Das könnte schon die nahe Untervariante Scheibenhardter Weg betreffen, kaum länger, aber heute mit Mischverkehr, nicht gerade erstrebenswert für viele Freizeitradler, s. a. Artikel Rheinstetten. Ob man die Autos dort loswerden würde ... Uns vom VCD wär's recht, aber realistisch?

Die Ausbaustandards außerorts habe ich eben positiv dargestellt, aber auch diese sind Anlass für Kritik: So eine (straßen)breite Schneise „nur“ für die Radfahrer? Und das auch noch in mehr oder weniger unberührter Natur? Für Naturschützer ein Tabu. Jahrelang haben sie gegen Straßenaus- und -neubauten gekämpft, oft erfolglos, weil die Autointeressen noch mächtig sind. Noch werden die Radfahrerinteressen deutlich schwächer vertreten, womöglich könnten sie daher Erfolg haben, auch wenn es widersinnig wäre, ausgerechnet die Alternative zum Autoverkehr auszubremsten und damit die Verkehrswende. Natürlich wäre es „schöner“, würde man dem Autoverkehr die Trassen „wegnehmen“ können. Vielleicht wird es in einigen Jahrzehnten so sein, dass der Autoverkehr so stark zurückgeht, dass das möglich wird. Aber derzeit ist es noch wenig realistisch, im für schnellen Radverkehr nötigen Maße Platz *nur so* zu gewinnen.



Links der Alb: Behinderungen bei Gegenverkehr: Parker weg und/oder ins Grün verbreitern? Fotos: Heiko Jacobs

Viele denken da an die nicht untersuchte Herrenalber Straße, ehemed durchgehend vierspurig, größtenteils schon auf drei Spuren zugunsten einer (bisher eher ungeliebten) Radspur reduziert, ein weiterer Rückbau steht an, aber da sollten und müssten andere Ziele vorrangig bedient werden: Platz für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen, Platz für deutlich mehr Querungsstellen für Fußgänger und auch Platz für mehr Grün, damit die heutige graue Autoschneise eine menschengerechte überwindbare Stadtstraße wird. Für Radwege im RSW-Standard bleibt da zu wenig Platz, zumal weiterhin die vielen Ampeln den Radverkehr ausbremsen würden und auch mit dem weiter nicht geringen Restautoverkehr die Route für viele nicht attraktiv würde. Der Weg am Reiherbach wäre wohl weiterhin zeitweise überlastet.

Ähnlich könnte das Ergebnis bei der Variante Lange Straße ausfallen, denn auf dieser Route wären nur magere 600 m außerhalb der Bebauung, somit wäre der Ortsdurchfahrtsanteil maximiert und damit wohl auch die Behinderungen durch Mischverkehr, stellenweise geht es eng zu. Eine Verkehrsreduzierung dürfte auf Rüppurrs alter Hauptstraße allenfalls teilweise gelingen.

Letzteres gilt im Prinzip auch für die Neckarstraße, der zentralen Achse im Weiherfeld, wo es auch noch das Problem der für Radfahrer nicht ungefährlichen Querparker gibt. Aber selbst deren Umbau macht die Straße nicht zu einer, auf der Radverkehr dominieren würde. Für die „Ortsdurchfahrt“ Weiherfeld drängen sich daher eher Nebenstraßen wie Donaustraße und „Links der Alb“ auf, wo noch am ehesten der Restautoverkehr mit dem Radverkehr unter einen Hut gebracht werden könnte. Beide haben aber wegen der Parkierung ein Platzproblem bei Gegenverkehr. Beide Straßen nutzen im Einbahnverkehr? Oder eine der beiden „entparken“ oder ausbauen? Letzteres wäre Links der Alb möglich zu Lasten größtenteils von einfachem Rasen, teils Parkierung, zum kleineren Teil aber auch Bäume etc., also auch nicht ganz einfach.

Denkt man alternativ die Donaustraße weiter, bleibt man an der Bahn, an der ja eh das Ziel liegt, eine verlockend geradlinige Trasse. Süd-

lich des Belchenplatzes ist zunächst Wald, ein Biotop (Altholzinsel), das auch Teil eines FFH-Gebietes ist! Es folgt ein schmaler Weg durch Kleingärten, die müssten teils weg, später dann die Rüppurrer Wiesen, durch die zwar die Bahn fährt, aber ansonsten keine Störung durch Menschen stattfindet. In Summe sollte diese Variante aus Naturschutzgründen durchfallen, vor allem wenn man gegen andere Trassen mit Landschaftsverbrauch argumentiert. Auch die Variante mit dem Gottlob-Schreiber-Weg und Försterpfad (entlang der Bahntrasse von 1843) würde die unberührten Rüppurrer Wiesen nutzen müssen.

Im weiteren Verlauf gibt es einige scharfe Kurven, die entschärft werden müssen, auch hier gibt es Widerstände, weil zur Kurvenzahlereduzierung ein heute geschotterter Weg (Bild s. S. 2) ausgebaut werden soll. Nicht unerwähnt bleiben sollte, dass es auch seitens der Landwirtschaft Widerstände gibt, denn zu deren Lasten geht hauptsächlich der Ausbau. Betroffen ist vor allem der Biohof, der schon im u&v 1/21 Thema war.

Zwischen den Zeilen war sicherlich erkennbar,

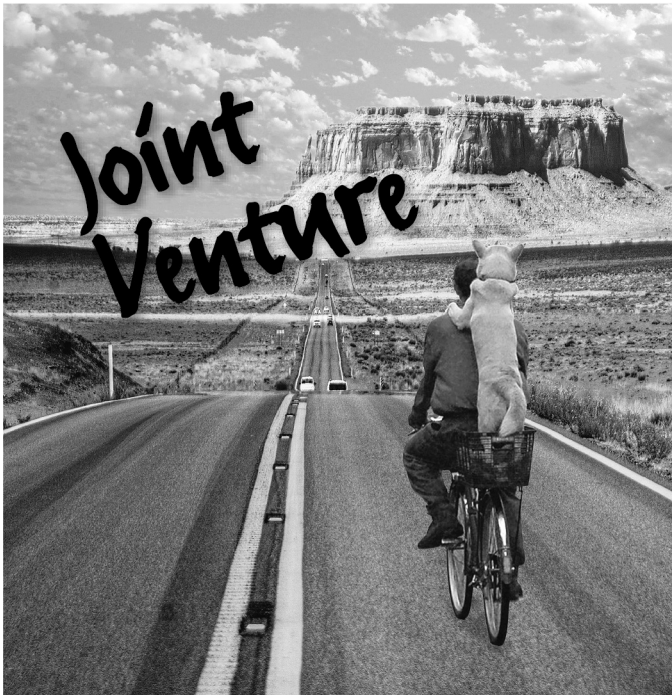


Unberührte Rüppurrer Wiesen entlang der Bahn

dass ich eher für einen großzügigen Ausbau bin, gerne auf der direktesten Route, ggfs. am Reiherbach, denn nur so kann man den Radverkehr voran bringen, was für die Verkehrswende nötig ist. Wir werden das Thema weiter im Blick behalten, womöglich schon im nächsten u&v könnte es einen weiteren Artikel dazu geben aus einem anderen Blickwinkel und der neuesten Entwicklung zur laufenden Planung, sowohl beim Radschnellweg nach Ettlingen, als auch bei dem nach Rastatt, wo es ebenso offene Trassenfragen und Konflikte gibt. Zu beiden gibt es Projektbegleitkreise, bei denen der VCD beteiligt ist.

Bypad, ÖRMI und mehr

Mehr Infos wird es dann auch zu anderen



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

Kaiserstraße 231
76133 Karlsruhe
Tel. 07 21 - 920 906-0
Mo.-Sa. 10-19 Uhr
www.basislager.de

Entwicklungen geben. Zu Redaktionsschluss ging gerade Bypad durch den Gemeinderat, die Fortschreibung des 20-Punkte-Programms für den Radverkehr und – neu – jetzt auch für den Fußverkehr, dieses wurde bei 3 Gegenstimmen der AfD und ohne Enthaltungen angenommen. Darauf aufbauend wird es wohl auch eine Initiative von Radaktivisten unter-

schiedlicher Couleur geben, u&v 1/22 wird vmtl. darüber berichten. ÖRMI (Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt) ist ebenfalls ein hochinteressantes Thema für uns, will es doch mehr Platz für Fuß, Rad, Grün und Leben, also für genau unsere Themen, aber das wird 1/22 noch nicht spruchreif sein.

Heiko Jacobs

Die Kombilösung wird eröffnet

... daher ist es an der Zeit für einen **Rückblick** und **Ausblick** in die Zukunft. Vieles ist in alten u&v- bzw. kreisfairkehr-Ausgaben nachlesbar, aber eine erste Gesamtbilanz fehlt noch.

Mit vielen Argumenten hatten die Gegner wohl Recht, sofern diese Gründe schon haben eintreten können. Denn bspw. der von vielen Gegnern prognostizierte Niedergang der Kaiserstraße wegen der fehlenden Belegung durch die Bahn kann noch kommen oder ausbleiben oder nur schwer von Corona- und Internet-Effekten zu trennen sein, man wird sehen? Aber anderes ist schon passiert:

Zuerst denkt man da an Kosten- und Zeitplanüberschreitungen. Zum Bürgerentscheid 2002 wurden Gesamtkosten von 530 Mio. Euro angekündigt, Anteil der Stadt 15 % = 80 Mio. €. Im Förderantrag ging man nur noch von insgesamt 495 Mio. € aus, aber schon von ca. 152 Mio. € Eigenanteil (> 30 %) da die Förderquote um 5 % sank und nicht alle Kosten förderwürdig sind. Aus 2020 stammt die letzte Schätzung über ca. 1,5 Mrd.: eine Verdreifachung. Dass der prozentuelle Eigenanteil sinkt, ist kaum anzunehmen, also wird sich der ca. versechsfachen gegenüber 2002. Wäre die erste Schätzung des Eigenanteils noch halbwegs aus dem Stadtwerke-Überschuss zu finanzieren gewesen, wird mit der vorläufig auf 22,5 Mio. € festgelegten Pacht des Tunnels zzgl. Betriebskosten nun wohl hauptsächlich der städtische Haushalt belastet, der gerade aus anderen Gründen stark ins Minus rutscht. Und das am 12.12.21 in Betrieb gehende Netz riecht schon stark nach Sparnetz verglichen mit dem 2002 versprochenen Liniennetz. Während die Qualität des Stadtbahnnetzes annähernd bleibt, sinkt die Erschließungsqualität für viele, nur an die innerstädtische Tram angeschlossenen Stadtteile deutlich.

Auch die Bauzeiten wurden überzogen, vor allem beim Stadtbahntunnel, man erinnert sich vielleicht noch an das nicht gehaltene Versprechen, den Stadtgeburtstag in der City beinahe baustellenfrei feiern zu können. Haltestellenbaustellen sollte man auch kaum bemerken können, 2 Jahre nur, mindestens 2 von 3 Südabzweigen sollten jeweils offen sein, der dritte nur kurz unterbrochen sein, die Ettlinger Straße hätte bis zur Eröffnung wieder eine Bahn haben sollen etc. Es kam jahrelanger Busverkehr dort und viel mehr Behinderungen durch Baustellen. Der Umbau der Kriegsstraße, für viele der wichtigere Projektteil, stand nach Kritik des Bundesrechnungshofes lange auf der Kippe, vor allem weil man den teuren Autotunnel unbedingt aus dem ÖV-Topf finanzieren wollte. Als man ihn endlich bauen durfte, lief das dort aber relativ komplikationslos und flott.

Beide Projektteile werden nun fast gleichzeitig fertig, so entfällt leider auch der Parallelbetrieb Tunnel und Gleise oben in der Kaiserstr., von dem wir uns erhofft hatten, dass man so merkt, dass ein Restverkehr kaum noch stört. Somit bleibt der für den ÖV wesentliche Nachteil, dass die Kapazität der bisherigen Hauptachse des ÖV deutlich sinkt. Wie man so den aktuellen Beschluss des Landes umsetzen will, den Anteil des ÖV zu verdoppeln, ist uns weiterhin ein großes Rätsel. Evtl. klappt es auch mit besserem ÖV am Stadtrand, der dann die Pendler besser in die Gewerbegebiete bringt? U. a. steht ja die Strecke Neureut-Mühlburg endlich zur Reaktivierung an, übrigens ein Baustein der U-Strab-Alternativen.

Bisher jedenfalls hat der Bau dem ÖV eher geschadet: Ständig wechselnde Umleitungen, Verspätungen und Anfälligkeit bei Störungen durch fehlende Ausweichstrecken haben für einen Fahrgastrückgang gesorgt, auch wenn

dafür der demographische Wandel beschuldigt wird. Zum Glück wurde auch der Autoverkehr behindert, profitiert hat also der Radverkehr, dessen Anteil sich, auch dank Ausbauten, erhöhte, was uns freut. Wir hoffen natürlich, dass trotz Sparnetz der ÖV-Anteil wieder steigt, der hohe Radanteil aber bleibt und der Bahnverkehr im Tunnel zuverlässig läuft. Denn beim ursprünglich geplanten umfangreicheren Netz hatten wir da starke Zweifel, für den Fall alter und eigentlich erhoffter Wachstumsraten wären die Kapazitätswelken wieder da. Wie groß die Akzeptanz des Tunnels sein wird, generell bzw. nachts, wenn einige Nutzer unten eher Ängste haben würden, muss sich noch zeigen, die Gestaltung ist für letzteres immerhin wohl recht hell und freundlich. Hoffen darf man auch auf die versprochene Beschleunigung des ÖV durch den Tunnel, da sich beim Sparnetz die Bahnen wohl weniger gegenseitig blockieren.



U-Strab-Eingang beinahe enthüllt; Foto: Ja

Die Baustellenzeit ist aber noch nicht beendet, denn die Kaiserstraße soll ja noch die Gleise verlieren und umgestaltet werden. Das wäre dringend nötig, ihre Attraktivität hat stark gelitten. Leider sollen dafür ausgerechnet die noch erhaltenen Bäume fallen. Im Moment laufen das Projekt „ÖRMI“ (Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt) und zwei Sanierungsprojekte etc. Die

dort schon gezeigten Visionen lassen durchaus hoffen, dass die City trotz Online-Handel und Corona-Umwälzungen wieder ein starker Standort wird, der für die Bürger ein interessantes Ziel sein wird und somit über Steuereinnahmen wieder einen wichtigen Beitrag für den Stadthaushalt leisten kann. Unter anderen scheint die autofreie Umgestaltung der nördlichen Karlstraße, für die wir uns schon seit Jahrzehnten einsetzen, in greifbare Nähe zu rücken, die Machbarkeit scheint nachgewiesen. Die Anforderung ist auch da, nicht zuletzt wegen der Kombilösung, denn wegen dieser kann die anstehende Einschleifung der S31/S32 in die Innenstadt nicht, wie vor 20 Jahren geplant, am Ettlinger Tor zum Hbf abbiegen, sondern muss über den Europaplatz fahren, weswegen dort eine dafür zu verlegende Haltestelle die Karlstraße für Autos weitgehend blockieren wird. Insgesamt will ÖRMI mehr gesunde Mobilität (Fuß- und Radverkehr und ÖV), mehr Grün, mehr Aufenthaltsqualität und mehr Leben in die City bringen. Ziele, die unseren entsprechen. Und alles für alle (barrierefrei etc.) und vorbereitet auf den Klimawandel. Und die City soll, wenn schon nicht ganz autofrei, dann doch immerhin autoarm werden. Diese Ziele und viele Ideen sind nicht neu, man findet sie oft schon in den Unterlagen von „City2015“, der Bürgerbeteiligung zur Kombilösung, die nach dem Bürgerentscheid vergessen schien. Zusammen mit neuen Konzepten und Lösungen darf man nun hoffen, dass es umgesetzt wird, sofern uns die auch durch die U-Strab angespannte Haushaltslage nicht dazwischen kommt. Daumen drücken!

die Lösung

		S	P	O	R	T	L	I	C	H						
								I					G			
R	E	I	S	E	N		C	L					A			
						A	N	H	A	E	N	G	E	N	D	
		V		B		T		I					G			
G	O		E					C	K				K			
A	L	G						H	L				I			
B	E	L	E	U	C	H	T	E	T		A		N			
E	G	T									S		D			
L	E						L				S		G			
		F	A	L	T	B	A	R		S	I	C	H	E	R	
			E	E				G		S			R			
		D		B		E				C			E			
			E	L	E	K	T	R	I	S	C	H		C		
		R		N										H		
		T								K	O	M	F	O	R	T

RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN



TERMINE

**Umweltzentrum
Kronenstraße 9,**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe,
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post
DIALOGPOST

76133 Karlsruhe, geöffnet:

Di. 9–13 BUZO nachm. geschloss.

Mi. 9–13 BUZO nachm. geschloss.

Do. 9–13 BUZO nachm. geschloss.

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

Montag: BUZO-AG Verkehr

In der Regel jeden Montag ab 19:30 Uhr
Infos über Ort 0721 / 38 05 75, Treff oft
im UZ, danach meist Pizzeria nebenan

Dienstag: VCD-Monatstreffen *)

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19:30 Uhr:
MV 7.12., 4.1., 1.2., 1.3., 5.4., 3.5., 7.6., 5.7., 2.8.

VCD-Stammtisch

Zusammen mit der BUZO-AG Verkehr, s. o.

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN *)

Jeweils am zweiten Donnerstag im Monat,
19:30 Uhr (Infos unter 0721 / 38 05 75)

Ggfs. MyCM?: 7.12., 28.1., 25.2., 25.3., 29.4., ...

Critical Mass – verkehrspolitische Radtour,
Kronenplatz, letzter Fr. im Monat, 18 Uhr, s. a.
cm-ka.de facebook.com/CriticalMassKarlsruhe

Öffnungszeiten/Termine unter Corona-Vorbe-
halt, *) ggfs. online! Besser vorher Anruf/Mail

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

BUZO 30,- €, PRO BAHN 46,- €, VCD 60,- €
(incl. 3x umwelt&verkehr pro Jahr frei Haus)

**Wegen der bei Druck unvorhersagbaren
Corona-Lage teils nur vage Andeutungen,
was an Terminen geplant sein könnte ...**

**Aktionen von Fridays for future und
Karlsruhe for future** → fffka.de und
klimabuendnis-karlsruhe.de

Reparaturcafé, Reparieren statt Wegwerfen
und Ressourcen schonen. Hilfe zur Selbsthilfe,
Austausch in gemütlicher Runde, Anmeldung,
Terminlage → reparaturcafe-karlsruhe.de s.a.:

Online-Reparaturcafé

19–21 Uhr Videokonferenz mit Beratung und
Tipps zur eigenständigen Reparatur:
reparatur-initiativen.de/online-reparaturcafe

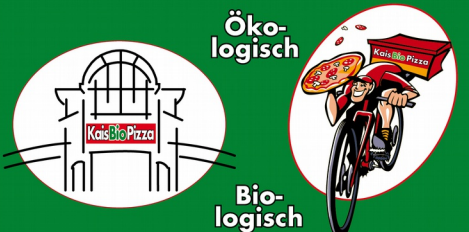
**7. Dezember 2021 Mitgliederversammlung
des VCD** mit Neuwahlen und Satzungsände-
rung, Details s. a. vcd.org/karlsruhe

11./12. Dez. 2021 Eröffnung Kombilösung:



Anzeige auf dem Weg in eine U-Strab-Haltestelle; F.: Ja

Kais Bio Pizza



Öko-
logisch

Bio-
logisch

Brückenrestaurant

Fritz-Erler-Str. 1-3, 76133 KA
S-Bahn Haltestelle Kronenplatz

kais-pizza.de

Lieferservice

ausschließlich mit dem Rad
und in Mehrwegverpackungen

0721-373734